

## 新成昆铁路全线贯通运营

# 一路向南 新成昆铁路将带来什么?



这是新成昆铁路范店子特大桥(上)和老成昆铁路泉水河大桥(下)。 四川日报全媒体记者 何海洋 摄

这是一条向南的铁路。从成都出发,新成昆铁路不少车站名字都带有“南”字:成都南、沙湾南、峨边南、金口河南、甘洛南……

南向,是四川打造改革开放新高地的重要方向。南向,有四川第二大贸易伙伴——东盟,数据显示,近年来,四川与东盟进出口额占全省进出口总额的近20%。

一路南向,新成昆铁路全线贯通运营,将给四川乃至整个西南地区,带来什么改变?

□四川日报全媒体记者 王眉灵 陈碧红

### 一条快速大通道

拉近成都平原与攀西地区的时空距离

新成昆铁路还没开通,沿线的县城就已“热闹”起来。12月9日,凉山州越西县以10张首趟列车车票作为福利,进行了一场直播,吸引了上万人涌进直播间。

民众参与热情高涨,折射出沿线城市对新成昆铁路的期盼。曾经,老成昆铁路在越西县境内设有两个车站,但距县城都有1小时左右车程,而新成昆铁路的越西站就设在县城附近。

西南交通大学铁路与国家现代化建设研究中心负责人田永秀介绍,老成

昆铁路所经过的地区,大部分都是崇山峻岭,沿线地区的农产品经成昆铁路运出大山,部分地区的生活必需品通过火车直接调运。

“新成昆铁路的线路走向与老成昆铁路大体一致,但速度更快,乘车更方便。”田永秀表示,新成昆铁路的全线贯通,将进一步方便凉山腹地民众出行,畅通客货运输。而沿线丰富的水能、矿产、农产品和旅游资源也将得到进一步开发利用,随之带动沿线工业、农业、旅游业、商贸业以及城镇的发展。

不仅是沿线地区。12月23日,新成昆铁路全线试跑,从成都南站出发,一站不停,用时4小时15分就抵达攀枝花南站。全新的体验让不少人感叹:“一天就可以在成都、攀枝花‘打来回’,真方便!”

以前,从成都到攀枝花需要13个小时,也可经成渝、渝黔、沪昆铁路绕行,出川经重庆、贵阳、云南“绕一大圈”抵达攀枝花,也需用时8个小时左右。在西南交通大学区域经济与城市管理研究中心主任戴宾看来,新成昆铁路全线贯通运营,大大缩短了攀西地区与成都的时空距离,有利于促进和推动攀西经济区与成都平原经济区的协同联动,同时强化了攀西经济区点轴式的空间

开发格局,特别是为安宁河流域的开发提供了更强有力的基础支撑。

### 一条物流大通道

将中老铁路与中国西南、西北有效连接

11月,新成昆铁路刚刚全线轨通,中国铁路成都局集团有限公司货运处相关负责人就来到攀枝花,对接走访相关企业,沟通了解运输需求。11月15日,以去程日用百货,返程冷链、鲜果为主的成攀滇城际白货(铁路运输中,把发运货物品类中除了煤炭、矿石、钢铁之外的货物,统称为白货)班列首发,截至12月21日,已开行31列。

提前“跑货”和白货班列的“试水”,正是为新成昆铁路全线贯通运营后,带来的物流大释放做准备。

老成昆铁路沿线有着全国最大、世界第二的钒钛资源,是省内重要的金属矿、钢铁等大宗货源的原产地,多年来,沿老成昆铁路运送的金属矿、钢铁在四川同种类产品中占比高达90%及以上。

但老成昆铁路运行时速仅80公里,通行能力有限,加上客货并行,使得货物运输多年来一直处于饱和状态。而新成昆铁路的通行能力将大大提升,从运行时效来看,货运列车从成都到攀

枝花从以前的28个小时到今后只需13个小时,货运能力至少提高了一倍,新、老成昆铁路同时运行,相当于新增了一条货运通道,货运能力也随之翻倍。

作为四川南下的重要大通道,成昆铁路货运能力的释放,为南向中老班列的效能提升,提供了巨大空间。

12月下旬,在得到新成昆铁路开通的确切消息后,四川米仓南向供应链管理有限公司运营部经理段新峰紧急组织人员,调整100万元的瓷砖物流运输方案,将原计划的公路运输,调整为从成都搭乘中老班列到昆明、经磨憨口岸出境到老挝万象。段新峰说,走新成昆铁路运输,整体时效可缩短1—2天,综合成本能降低10%左右。

南向,有四川第二大贸易伙伴——东盟。今年前三季度,四川对东盟进出口1380.7亿元,同比增长11%。“东盟已是我省对外经贸最重要的增量区域。”四川省政府口岸与物流办公室副主任张岩认为,新成昆铁路有力提升了中老班列运输时效,助力四川省进口更多优质矿产能源资源和水果、粮食等农副产品,也为省内庞大的工业产品找到出口增量市场。

“新成昆铁路在成都衔接宝成铁路,将形成一条连接大西北和大西南的纵向铁路大通道。”中铁二院新成昆铁路主管副总工程师王毅说。

戴宾认为,新成昆铁路将中老铁路与通往西南、西北的铁路有效连接起来,不仅使攀西地区在四川南向开放中的战略地位得到巩固和提升,也使得四川内陆开放高地的作用进一步得到发挥。

“我国正着力构建陆海统筹、东西双向互济的全方位对外开放新格局,南向陆路开放是全方位对外开放格局的重要组成部分。”戴宾建议,四川应当发挥国际班列内陆核心地的作用,推动国际班列向东南亚、南亚有效延伸,成为西向和南向陆路开放的连接地和转换点,引领内陆开放。

据《四川日报》

## 揭秘

# 在“地质博物馆”中建起的新成昆铁路

历经10余年建设,12月26日,新成昆铁路全线通车。最后建成的峨眉至冕宁段,全长240公里,桥隧比高达88%,跨越大渡河、金沙江,穿越大小凉山等,经过的地质地层极为复杂,有“地质博物馆”之称,是全线最难啃的“硬骨头”。

“最难段”怎么建成?通车前夕,记者沿着新成昆铁路进行了走访。

□四川日报全媒体记者 王眉灵

### 为何新成昆铁路总是更“高”?

以桥代路、以隧代路,“减灾选线”提高新线抗灾能力

新成昆铁路是在老成昆铁路基础上新建或增建二线的铁路线,新建双线从峨眉起直至昆明,因此,从燕岗站往南,一路可见新老铁路线在同一廊道并行。

在范店子站1号四线特大桥,毛坪大渡河双线特大桥,埃岱尼日河2、3号双线特大桥……记者注意到,新成昆铁路总是上跨老成昆铁路,新线的海拔要比老线高30米—50米。

为何新成昆铁路总是更“高”?“这和新线的线路走向有关。”中铁二院成昆项目桥梁专业设计负责人廖庆华介绍,新成昆铁路在设计时,充分考虑了运营安全,将桥隧比重大大提高,尤其是地形地质条件最为复杂的燕岗至冕宁段,桥隧比重更是达到90%以上。以桥代路、以隧代路,快速通过沿河段不良地质发育区,提高新成昆铁路的抗灾能力。

中铁二院新成昆双线设计负责人王维提到了这样一个词——减灾选线。新成昆铁路的不良地质主要集中在峨眉至米易段,设计人员通过减灾选线,确定线路的基本走向,大幅度裁弯取直,大量减少了设计、施工和运营中

需整治的不良地质工点,与老成昆铁路相比,这一段里程缩短了100余公里。

### 如何攻坚复杂地质?

流沙里打隧道、隧道内建拱桥

从广通至昆明段扩能工程启动,王维就参与到新成昆铁路的规划建设。说起这条路的特点,他脱口而出:“‘地质博物馆’名不虚传。”

全长240公里的峨眉至冕宁段,隧道就有170公里,占总长度2/3以上。为了绕避不良地质,新成昆铁路有了更多的长大隧道,而复杂的地质,又给隧道建设带来了新的难题。这些难题,催生了新的攻坚技术。

位于凉山州越西县和甘洛境内的吉新隧道,是全线第二长隧道,也是穿越地质最复杂的隧道。在这里,中铁十六局集团成昆铁路项目经理齐永立遇到了从未见过的场景——隧道里发生“泥石流”。

这是白云岩砂化带来的。17公里的吉新隧道,就有1.6公里的白云岩砂化富水段,“前后共遇到上百次涌突。”齐永立说,打隧道如同穿越流沙。

面对这种地质难题,成贵铁路有限责任公司隧道工作室组成了技术攻关组,不断调整施工方案,成功打通“最难隧道”,开辟了同类型地质隧道掘进的技术先河。

溶洞,在隧道建设中并不罕见,但2018年当建设者推进到老鼻山隧道内部时,一个巨大的溶洞还是让人惊呆:其向下最大深度近40米,向上最大高度约32米,横向最宽约38米,整体大小约10万立方米。

秉着“堵不如疏”的理念,建设者顺势造了一条流水的通道,在隧道里新架设了一座拱桥跨越“断崖”段,成功处置了罕见难题。

据《四川日报》